

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl ES transporto politikos darnaus vystymo ir TEN-T tinklų planavimo (tiriamoji nuomonė ES Tarybai pirmininkausiančios Lenkijos prašymu)

(2011/C 248/05)

Pranešėjas **Jacek KRAWCZYK**

Europos Sąjungai pirmininkausianti Lenkija, vadovaudamasi Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 304 straipsniu, 2010 m. lapkričio 30 d. nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu dėl

ES transporto politikos darnaus vystymo ir TEN-T tinklų planavimo

(tiriamoji nuomonė).

Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto parengiamąjį darbą šiuo klausimu, 2011 m. gegužės 24 d. priėmė savo nuomonę.

472-ojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2011 m. birželio 15–16 d. (birželio 15 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę 154 nariams balsavus už ir 7 susilaikius.

1. Išvados ir rekomendacijos

1.1 EESRK visada rėmė transeuropinių transporto tinklų programą ir dar kartą patvirtina remiantis ją. Tačiau jis atkreipia dėmesį į tai, kad išsiplėtusioje Europos Sąjungoje išaugo transporto infrastruktūros poreikiai, todėl reikėtų apsvarstyti galimybes pritaikyti dabartinę politiką ir jos įgyvendinimo priemonės būsimiems uždaviniams spręsti.

1.2 Komiteto nuomone, pagrindinis tikslas yra parengti tokią transporto politiką, kurią įgyvendinant būtų pasiekta socialinė ir ekonominė sanglauda; šiuo tikslu ekonomikos augimo, didėjant transporto intensyvumui (Komisija mano, kad 2005–2020 m. eismas padidės apie 20 proc.), siekius reikėtų derinti su sanglauda, darbo vietų kūrimu ir tvariu vystymusi, turint ribotus finansinius išteklius.

1.3 Tačiau, iš esmės, Komitetas turi apgailestaudamas pripažinti, kad iš 92 projektų, atrinktų pagal 2007 m. kvietimą teikti paraiškas, kurie yra įtraukti į 2007–2013 m. daugiametės darbo programos laikotarpio vidurio peržiūrą ir kuriems skirta apie du trečdaliai viso TEN-T biudžeto (5,3 mlrd. eurų iš 8 mlrd. eurų), tik nedidelė dalis įgyvendinama naujose valstybėse narėse.

1.4 Komitetas norėtų pabrėžti, kad siekiant ES tikslo sukurti tikrą integruotą bendrą Europos transporto rinką ir tęsti sanglaudos politiką, būtina radikaliai keisti tinklų atrankos tvarką. Valstybės narės turėtų siūlyti tinklus TEN-T remdamosi aiškiais Komisijos nustatytais kriterijais.

1.5 Komitetas rekomenduoja, kad, atsižvelgiant į transporto sektoriaus dabartinę priklausomybę nuo iškastinio kuro, būsima

Europos ateities transporto politika būtų siekiama šių keturių svarbiausių tikslų:

- mažai anglies dioksido į aplinką išmetančių transporto rūšių propagavimas,
- energijos vartojimo efektyvumas,
- energijos tiekimo saugumas, įvairovė ir tiekimo savarankiškumas ir
- transporto spūsčių mažinimas.

1.6 Todėl Komitetas rekomenduoja rinktis kuo ekologiškesnius ir kuo geriau atsinaujinančius degalus, kuriuos naudojant išmetama mažiau CO₂, taikyti daugiaryšiško principą, įgyvendinti išorės sąnaudų internalizavimo koncepciją visoms transporto rūšims. EESRK sunerimęs dėl TEN-T projektų finansinio suvaržymo Europos lygiu, nes dėl nepakankamų paskatų valstybės narės gali nuspręsti nedalyvauti šiuose projektuose. Todėl EESRK savo nuomonėse nurodo, kad reikėtų ieškoti naujų viešųjų pajamų šaltinių galimybių ⁽¹⁾.

1.7 Be to, EESRK rekomenduoja atsargiai ir atidžiai naudoti viešojo ir privačiojo sektorių partnerystę finansuojant TEN-T, atsižvelgiant į skirtingą valstybių narių patirtį taikant tokią partnerystę ir pripažįstant būtinybę sutelkti ES finansines priemones (pavyzdžiui, struktūriniais ir sanglaudos fondais, TEN,

⁽¹⁾ OL C 48, 2011 2 15, p. 57–64 (Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl ekonomikos atgaivinimo. Dabartinė padėtis ir praktinės iniciatyvos). OL C 132, 2011 5 3, p. 99–107 (Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria sukuriamas bendra Europos geležinkelių erdvė ir Komisijos komunikato dėl bendros Europos geležinkelio erdvės).

EIB) pagal nuoseklią finansavimo strategiją, apimančią ES, nacionalinį viešąjį ir privatų finansavimą. EESRK atkreipia dėmesį į savo nuomonę, kad Eurostato procedūrose ⁽²⁾ dėl valstybės skolos reikėtų pataisyti viešojo ir privataus sektorių partnerystės apibrėžtį tam, kad valdžios institucijos galėtų nevaržomai dalyvauti viešojo ir privataus sektorių partnerystėje.

1.8 Komitetas rekomenduoja, kad persvarstant TEN-T gaires taip pat būtų atsižvelgta į spragas ir trūkstamas jungtis siekiant paskatinti darnų transporto infrastruktūros vystymą visuose ES regionuose, ypač rytinėje ES dalyje, kad būtų pasiekta socialinė ir ekonominė sanglauda. Todėl EESRK pritaria Komisijos baltajai knygai „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“ (toliau – baltoji knyga), kurioje daug dėmesio skiriama šiam klausimui ir daroma išvada, kad artimiausiais metais reikės imtis konkrečių veiksmų.

1.9 Ypač daug dėmesio reikėtų skirti vadinamajai kaimynystės politikai, t. y. jungtims su ES šiaurine, rytine ir pietine dalimis, pirmenybę teikiant ne atskiriems infrastruktūros projektams, o visam tinklui.

1.10 Komitetas siūlo ES, remiantis nauja TEN-T tinklo apibrėžtimi, su kiekviena valstybe nare pasirašyti „pagal programą sudaromas sutartis“, kuriose būtų nustatytos abipusės finansinės prievolės ir darbų įgyvendinimo grafikas. Komiteto nuomone, siekiant ateityje veiksmingiau įgyvendinti sutartus projektus, rengiant tokias „pagal programą sudaromas sutartis“ turėtų dalyvauti pilietinė visuomenė.

1.11 Komitetas mano, kad darnų ES transporto politikos vystymą gali gerokai paremti socialinio dialogo ir (arba) suinteresuotųjų subjektų dialogo struktūrų veiksmams transeuropiniuose koridoriuose, kurie jau veikia arba dar statomi. EESRK ragina tokio tipo struktūras atgaivinti.

1.12 Komitetas rekomenduoja paaiškinti, ką reiškia „tvarumas“. Komiteto nuomone, ši sąvoka kartu su esminiu įnašu į ekonomikos augimą apima ne tik aplinkos apsaugos tikslus, tokius kaip klimato apsauga, triukšmo bei oro taršos mažinimas ir išteklių išsaugojimas, bet ir transporto srities socialinius klausimus, įskaitant darbuotojų teises, darbo sąlygas ir nebrangų visuomeninį transportą, kuriuo galėtų naudotis visi piliečiai, taip pat vyresnio amžiaus ir neįgalūs žmonės, turint omenyje tai, kad jie turi judėjimo teisę ir lygias teises patekti į pastatus ir gauti informaciją. Vystant transporto infrastruktūrą, turėtų būti atsižvelgta ir į kaimynystės politiką.

⁽²⁾ OL C 51, 2011 2 17, p. 59–66. (Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Komisijos komunikato Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Privačiųjų ir viešųjų investicijų telkimas ekonomikai gaivinti ir ilgalaikiams struktūriniais pokyčiams skatinti. Viešojo ir privačiojo sektorių partnerystės plėtojimas“).

1.13 Komiteto nuomone, ekonomiškai veiksmingiausias būdas pasiekti darnų vystymąsi yra inovacijomis, paskatomis ir infrastruktūra grindžiama strategija (toliau – IPI strategija).

1.14 Siekiant ES transporto politikos darnaus vystymo ir TEN-T tinklų planavimo, Komitetas rekomenduoja atlikti galimybių tyrimą ir pašalinti nepagrįstas įvairių rūšių transportui keliamas kliūtis, kad būtų išnaudoti visi pajėgumai. Turėtų būti skatinamas geresnis mobilumo planavimas, kad būtų propaguojama su darniu vystymu suderinta elgsena ir būtų sumažintas transporto intensyvumas.

1.15 Komitetas visiškai pritaria Komisijos baltojoje knygoje išreikštam požiūriui į tvirtesnį koordinavimą Europos lygmeniu. Norint pasiekti TEN-T plėtros platus užmojo tikslus, nepaisant labai ribotų finansų, reikės parengti kur kas kompleksiškesnę Europos infrastruktūros politiką, kuri būtų tinkamai koordinuojama, pradedant strateginiu planavimu ir baigiant galutiniu konkrečių projektų įgyvendinimu. Jau atėjo metas pateikti rezultatus.

2. Įžanga

2.1 Lenkijai rengiantis pirmininkauti Europos Sąjungos Tarybai 2011 m. antrojoje pusėje, EESRK buvo paprašyta, be kitų dalykų, parengti tiriamąją nuomonę dėl „ES transporto politikos darnaus vystymo ir TEN-T tinklo planavimo“.

2.2 turint omenyje tai, kad ši tema yra svarbi, būtina užtikrinti pagrindinę teisę į judumą; be to, transporto sektorius sukuria 10 proc. ES bendro vidaus produkto (BVP) ir jame dirba daugiau kaip 10 mln. žmonių, tačiau, nuolat didėjant judumui, transporto sistemos labai apkraunamos, susidaro transporto spūstys, kyla nelaimingų atsitikimų ir taršos problemos, todėl EESRK mielai sutiko patenkinti ES pirmininkausiančios Lenkijos prašymą.

2.3 Europos Komisija parengė naują baltąją knygą dėl transportą, kurioje nustatyti Europos Komisijos ateinančio dešimtmečio planai ir numatyta iki 2020 m. sukurti kitokią transporto sistemą su bendra Europos transporto erdve, atviromis rinkomis, ekologiškesne infrastruktūra ir mažo anglies dioksido kiekio technologijomis.

2.4 Svarbi šios naujos transporto sistemos dalis yra TEN-T tinklas. Todėl tiek daug dėmesio reikėtų skirti ES TEN-T tinklo gairių persvarstymui.

2.5 Komisija, persvarstant TEN-T tinklo gaires, siūlo sukurti vadinamąjį pagrindinį tinklą, apimantį pagrindinius darnius visapusiškus transporto tinklus, mazgus ir strategines jungtis.

2.6 Komisija teigia, kad toks integruotos Europos transporto sistemos pagrindas padėtų spręsti nuolatinės TEN-T planavimo problemas. Šias problemas reikia spręsti skubiai, nes eismas tarp valstybių narių intensyvėja ir manoma, kad iki 2020 m. jis padvigubės.

2.7 ES uždavinys yra parengti tokią politiką, kurią įgyvendinant būtų galima derinti ekonomikos augimo, didėjančio transporto intensyvumui, siekio su sanglaudos, darbo vietų kūrimo ir darnaus vystymosi siekais.

2.8 Siekiant įvykdyti šį uždavinį, verta apžvelgti į priežastis, kodėl anksčiau atrinkti projektai nebuvo tokie sėkmingi, kaip tikėtasi.

2.9 Apskritai Komitetas, atsižvelgdamas į pagrindinį TEN-T vaidmenį rengiant veiksmingą transporto politiką ir kuriant darnų infrastruktūros tinklą Europos Sąjungoje, pritaria Komisijai, kad šios priežastys yra svarbios:

- dabartinis TEN-T tinklas sudarytas iš atskirų ir nepakankamai sujungtų nacionalinių atkarpų; tarpvalstybinės atkarpos ir didžiausi pralaidumo trikdžiai yra trūkstamos infrastruktūros jungtys infrastruktūros tinkle,
- sąveikių ir darnių tinklų trūksta visose ES valstybėse narėse, ypač geležinkelio sektoriuje ir taikant intelektines transporto sistemas visų rūšių transportui,
- valstybėse narėse įprasta taikyti eksploatacijos taisyklės ir standartus pagal ilgalaikės tradicijas ir teisės aktus, kurie kliudo veiksmingai naudotis didžiulėmis investicijomis į infrastruktūrą. Komitetas siūlo šias taisykles ir standartus nustatyti laikantis aukšto saugumo ir kokybės lygio,
- trūksta įvairių transporto rūšių integracijos, pavyzdžiui, nėra integruotų fizinių tinklų ir sklandžiai veikiančių įvairiarūšio transporto perkrovimo punktų, todėl nepakanka pajėgumų įvairiarūšio transporto operacijoms organizuoti,
- vystant transporto infrastruktūrą tarp įvairių ES valstybių narių tebėra neatitikimų,
- kai kuriuose Europos regionuose nėra galimybių naudotis transporto sistema.

2.10 Atsižvelgiant į ankstesnius trūkumus, pagrindiniai uždaviniai, kuriuos reikia spręsti siekiant turėti veiksmingą, sąveikų ir įvairiarūšį TEN-T, yra aiškūs: sukurti kokybišką tinklą visose valstybėse narėse, ypatingą dėmesį skiriant tarpvalstybinėms atkarpoms, kliūtims ir mazgams, palengvinti bendras įvairiarūšio

transporto operacijas integruojant visų rūšių transportą, ir užtikrinti sklandų veikimą suderinant veiklos taisykles, kurios užtikrintų aukštą saugumo ir kokybės lygį.

2.11 Pagal tokį požiūrį taip pat būtų siekiama platesnių transporto politikos tikslų ir būtų remiamas tausūs Europos išteklių naudojimas bei klimato problemų sprendimas.

3. Bendrosios pastabos

3.1 EESRK pritaria Komisijos rengiamai naujai transeuropinio transporto tinklo politikai, kuri suteiks galimybę pasiekti visų ES regionų, įskaitant pakraščio regionus, socialinę ir ekonominę sanglaudą, ir mano, kad tai įmanoma tik sukūrus visus šiuos regionus tarpusavyje jungiančią veiksmingą transporto infrastruktūrą.

3.2 Atsižvelgdamas į tai, Komitetas įsitikinęs, kad transeuropinio tinklo, kaip laisvo prekių ir asmenų judėjimo vidaus rinkoje infrastruktūros pagrindo, plėtra ir laipsniškas užbaigimas tebėra gyvybiškai svarbus ES politikos tikslas siekiant suartinti ES rytinę ir vakarinę dalį ir taip sukurti būsimą bendrą Europos transporto erdvę.

3.3 Naujausias paskelbtas oficialus dokumentas dėl TEN-T programos yra 2007–2013 m. TEN-T daugiametės programos laikotarpio vidurio peržiūra, paskelbta 2010 m. spalio mėn. Joje apžvelgti 92 projektai, kuriems skirta apie du trečdaliai viso TEN-T biudžeto (5,3 mlrd. eurų iš 8 mlrd. eurų). Tačiau, atsižvelgdamas į šių projektų teritorinę aprėptį, Komitetas apgailestauja, kad tik keletas jų yra skirti įgyvendinti ES rytinėje dalyje.

3.4 Viena iš priežasčių – naujose valstybėse narėse trūksta finansinių išteklių. Kita priežastis – skirtingos sąlygos, nustatytos pasinaudoti Sanglaudos ir socialiniais fondais, palyginti su TEN-T finansavimu. Komitetas rekomenduoja atlikti tyrimą, kodėl vėluojama kurti infrastruktūrą naujose valstybėse narėse ir kodėl naujos valstybės narės retai kreipiasi dėl TEN-T finansavimo ir mažai juo naudojami.

3.5 Komitetas pabrėžia, kad siekiant ES tikslo sukurti tikrą integruotą bendrą Europos transporto rinką, būtina radikaliai pakeisti TEN-T projektų finansų struktūrą ir atrankos tvarką. Reikia eiti poveikio mobilumui ir transporto intensyvumui mūsų ekonomikoje.

3.6 Komitetas supranta, kad pagal strategiją „Europa 2020“, plėtojant transeuropinį transporto tinklą, turi būti siekiama sukurti tausiai išteklius naudojančią transporto sistemą, kuri būtų grindžiama inovacijomis ir padėtų spręsti klimato kaitos, socialinio tvarumo bei aplinkos problemas.

3.7 Todėl Komitetas pažymi, kad jis pastaraisiais metais parengė daug nuomonių šia tema, pavyzdžiui, dėl TEN-T politikos peržiūros ⁽³⁾; darniojo ateities transporto ir Europos transporto politikos po 2010 m. ⁽⁴⁾; ekologiškesnio jūrų ir vidaus vandenų transporto 2020 m. ⁽⁵⁾; kelių transporto 2020 m. ⁽⁶⁾; ir krovinių vežimą orientuoto geležinkelių tinklo ⁽⁷⁾; sklandesnio tarpvalstybinio kelių eismo saugumo užtikrinimo ⁽⁸⁾; išorės sąnaudų internalizavimo įgyvendinimo strategijos ⁽⁹⁾; vidaus vandens kelių transporto skatinimo įgyvendinant NAIADES ⁽¹⁰⁾; Europos transporto politikos įgyvendinant Lisabonos strategiją ir Tvaraus vystymosi strategiją ⁽¹¹⁾.

3.8 Savo Nuomonėje dėl TEN-T politikos peržiūros Komitetas padarė išvadą: „Turint omenyje išmetamo CO₂ kiekio didėjimo problemą ir krovinių vežimo infrastruktūros bei organizacines spragas, Komitetas pritaria Komisijos pastangoms ieškoti šių transporto problemų sprendimų derinant įvairias transporto rūšis ir užtikrinti naudotojui naudingą sąveiką.“

3.9 Savo Nuomonėje dėl Europos transporto politikos įgyvendinant Lisabonos strategiją ir Tvaraus vystymosi strategiją EESRK pažymi, kad, atsižvelgiant į transporto sektoriaus priklausomybę nuo iškastinių energijos išteklių ir į šių išteklių ribotumą, būsima Europos transporto politika, kartu išsaugant sektoriaus konkurencingumą pagal strategiją „Europa 2020“, turi būti siekiama keturių svarbiausių tikslų:

- mažai anglies dioksido į aplinką išmetančių transporto rūšių propagavimas,
- energijos vartojimo efektyvumas,
- energijos tiekimo saugumas ir nepriklausomybė ir
- eismo spūsčių mažinimas.

3.10 Akivaizdu, kad Europa susidūrė su dilema: viena vertus, ji siekia sukurti bendrą integruotą visų 27 valstybių narių transporto rinką, todėl būtina labai daug investuoti į infrastruktūrą, nes infrastruktūra yra solidarumo pagrindas, o, kita vertus, šiuos užmojus varžo biudžeto trūkumas ir tikslai mažinti šiltnamio efektą sukeliančių dujų bei kitų teršalų išmetimą.

3.11 EESRK kelete pirmiau minėtų nuomonių jau pateikė keletą pasiūlymų, turinčių tiesioginį ir apčiuopiamą poveikį išlaidoms, kaip išspręsti šią dilemą: rinktis kuo ekologiškesnius ir geresnius atsinaujinančius degalus (tai labai sumažintų išmetamą CO₂ kiekį); taikyti veiksmingą atskirų transporto rūšių ir jų derinių naudojimo principą; pradėti internalizuoti visų rūšių

transporto išorės sąnaudas, tačiau ne mažiau svarbu įgyvendinti kitas finansines priemones, pavyzdžiui, atsargiai ir atidžiai naudoti viešojo ir privačiojo sektorių partnerystę finansuojant TEN-T, atsižvelgiant į skirtingą valstybių narių patirtį taikant tokią partnerystę ir pripažįstant būtinybę sutelkti ES finansines priemones (pavyzdžiui, struktūrinius ir sanglaudos fondus, TEN, EIB) pagal nuoseklią finansavimo strategiją, apimančią ES, nacionalinį viešąjį ir privatų finansavimą. EESRK atkreipia dėmesį į savo nuomonę, kad Eurostato procedūrose ⁽¹²⁾ dėl valstybės skolos reikėtų pataisyti viešojo ir privataus sektorių partnerystės apibrėžtį tam, kad valdžios institucijos galėtų nevaržomai dalyvauti viešojo ir privataus sektorių partnerystėje.

3.12 EESRK sunerimęs dėl TEN-T projektų finansinio suvaržymo Europos lygiu, nes dėl nepakankamų paskatų valstybės narės gali nuspręsti nedalyvauti šiuose projektuose. Todėl EESRK savo nuomonėse nurodo, kad reikėtų ieškoti naujų viešųjų pajamų šaltinių galimybių ⁽¹³⁾.

3.13 Kadangi transporto sektoriui tenka didelė ES išmetamo CO₂ kiekio dalis (24 proc.), Komitetas, svarstydamas CO₂ išmetimo klausimą, pažymi, kad daugiau dėmesio reikėtų skirti transporto politikos miestų aspektui. Daugiau kaip 70 proc. ES gyventojų gyvena miestuose; jiems tenka ketvirtadalis viso transporto sektoriaus išmetamo CO₂ kiekio ir tas kiekis toliau didėja. Akivaizdu, kad siekiant tausesnės transporto sistemos, dalį atsakomybės turi prisiimti miestai remiami regionų, nacionaliniu ir tarptautiniu lygmeniu. Kita vertus, tolimasis krovinių vežimas ES dažniausiai vyksta svarbiais įvairiarūšio transporto koridoriais. Todėl būtina pirmenybę teikti šių transporto koridorių veiksmingumo ir tvarumo didinimui. Turėtų būti skatinamas geresnis mobilumo planavimas, kad būtų propaguojama su darniu vystymu suderinta elgsena.

3.14 Nepaisant ES finansavimo problemų, dažno vietos gyventojų prieštaravimo naujos infrastruktūros statybai ir tokių investicijų poveikio aplinkai, nauja infrastruktūra yra reikalinga, kad būtų galima nutiesti trūkstamas jungtis ir pašalinti kliūtis dabartiniame transporto tinkle. Pirmiausia naujosiose valstybėse narėse esama daug tokių kliūčių ir trūksta jungčių.

3.15 Komitetas yra įsitikinęs, kad reikia ne tik gerinti atskirų transporto rūšių ir jų derinių naudojimą, bet veiklą, ir lėšas reikia skirti transporto sistemos mazgams, pavyzdžiui, perkrovimo platformoms, nes jie vis dažniau tampa kliūtimis, kurioms reikia skirti ypač daug dėmesio, taip pat šiuos mazgus jungiančioms koridoriams. Technologijos ir intelektinės transporto

⁽³⁾ OL C 318, 2009 12 23, p. 101.

⁽⁴⁾ OL C 255, 2010 9 22, p. 110.

⁽⁵⁾ OL C 277, 2009 11 17, p. 20.

⁽⁶⁾ OL C 277, 2009 11 17, p. 25.

⁽⁷⁾ OL C 317, 2009 12 23, p. 94.

⁽⁸⁾ OL C 77, 2009 3 31, p. 70.

⁽⁹⁾ OL C 317, 2009 12 23, p. 80.

⁽¹⁰⁾ OL C 318, 2006 12 23, p. 218.

⁽¹¹⁾ OL C 354, 2010 12 28, p. 23.

⁽¹²⁾ OL C 51, 2011 2 17, p. 59-66. (Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Komisijos komunikato Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Privačiųjų ir viešųjų investicijų telkimo ekonomikai gaivinti ir ilgalaikiams struktūriniams pokyčiams skatinti. Viešojo ir privačiojo sektorių partnerystės plėtojimas“).

⁽¹³⁾ OL C 48, 2011 2 15, p. 57-64 (Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl ekonomikos atgaivinimo. Dabartinė padėtis ir praktinės iniciatyvos). OL C 132, 2011 5 3, p. 99-107 (Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria sukurama bendra Europos geležinkelių erdvė ir Komisijos komunikato dėl bendros Europos geležinkelio erdvės plėtros).

sistemos, ypač miestuose, gali labai praversti. Vienas iš uždavinių – jas įdiegti ir integruoti įvairių rūšių transporto sistemose.

3.16 Persvarstant TEN-T gaires, reikės spręsti kliūčių ir trūkstatų jungčių problemą siekiant skatinti darnią ir tvarią transporto infrastruktūros plėtrą visuose ES regionuose, ypač jos rytinėje dalyje, kurioje iki šiol trūksta aukštus standartus atitinkančių geležinkelio linijų ir automobilių kelių, taip pat atskirų transporto rūšių ir jų derinių naudojimo sprendimų, o esamose transporto jungtyse ir mazguose vis dar esama didelių kliūčių.

3.17 Nors Komitetas pritaria Komisijos pasiūlymui parengti pagrindinio tinklo strategiją, kuri apimtų svarbiausius tarpvalstybinius koridorius, jis taip pat pritaria, kad ES ateityje toliau finansuotų visa apimančio tinklo kūrimą, ypač valstybėse narėse, kurios gali gauti Sanglaudos fondo paramą tokiomis pačiomis sąlygomis, kaip ir pagal dabartinę finansinę perspektyvą.

3.18 Tai atitinka teiginį, kad socialinė ir ekonominė sanglauda nebus pasiekta, jei nebus baigtas TEN-T tinklas įrengus visas trūkstamas jungtis ir nebus tvariai pagerinti esami infrastruktūros elementai, kurie šiuo metu yra blogos būklės.

3.19 Kalbant apie saugumą, Komitetas norėtų atkreipti ypatingą dėmesį į infrastruktūros, įskaitant tunelius, konstrukcijos patobulinimą.

3.20 EESRK mano, kad reikėtų labiau akcentuoti TEN-T projektų vykdymo skaidrumą ne tik konsultacijų ar atrankos etape, bet ir vykdant darbus. Nors pripažįstama, kad pagrindinė atsakomybė šioje srityje tenka nacionalinėms vyriausybėms, EESRK skatina Komisiją savo dialoge su nacionaliniais partneriais noriai dalytis informacija, nustatyti aukštesnius projektų vykdymo skaidrumo standartus ir reguliariai viešai skelbti išsamesnę informaciją apie atskirų projektų fizinę ir finansinę būklę.

4. Konkrečios pastabos

4.1 Komitetas mano, kad darnų ES transporto politikos vystymą gali gerokai paremti socialinio dialogo ir (arba) suinteresuotųjų subjektų dialogo struktūrų veiksmai transeuropiniuose koridoriuose, kurie jau veikia arba dar statomi. EESRK ragina tokio tipo struktūras atgaivinti.

4.2 Komitetas rekomenduoja, kad apibrėžiant naująją TEN-T politiką „tinkamas dėmesys būtų skiriamas kaimynystės politikai, jungtims su Europos Sąjungos šiaurine, rytine ir pietine dalimis. Atsižvelgiant į tai, Komisija ir valstybės narės visų pirma turėtų spręsti tinklo klausimą apskritai, o ne atskirų infrastruktūros projektų klausimus“. Tai taip pat propaguotų valstybių narių solidarumą.

4.3 Komitetas savo Nuomonėje dėl TEN-T politikos peržiūros⁽¹⁴⁾ pritarė Komisijos pasirinktam ir jos žaliwoje knygoje išdėstytam požiūriui į būsimą TEN-T planavimo procesą, pagrįstam principu, pagal kurį kiekviena transporto rūšis pasirenkama naudoti įvairiarūšio transporto grandinėse pagal lyginamuoju būdu nustatytus pranašumus ir atlieka svarbų vaidmenį siekiant su klimato kaitos mažinimu susijusių Bendrijos tikslų. Vis dėlto turi būti siekiama tikslo pereiti prie ekologiškiausios transporto grandinės.

4.4 Todėl Komitetas primena žaliųjų koridorių koncepciją, Komisijos pristatytą 2007 m. Krovininio transporto logistikos veiksmų plane. Jos tikslas – rasti tvarius įvairiarūšio transporto logistikos sprendimus siekiant pastebimai sumažinti poveikį aplinkai ir klimatui, užtikrinti aukštus saugos bei kokybės standartus ir didelį efektyvumą kuriant pavyzdines platformas tarptautiniuose koridoriuose, kuriais intensyviai vežami kroviniai. Komitetas nori šią koncepciją susieti su TEN-T aukštus standartus atitinkančiais įvairiarūšio transporto pagrindinio tinklo koridoriais, kurie gali būti labai tinkami tokiai plėtrai, bendradarbiaujant viešojo ir privačiojo sektorių partneriams.

4.5 Komisija nurodė, kad dabartinę sistemą reikėtų radikaliai pakeisti. Naujos valstybės narės ne taip naudingai pasinaudoja ES finansavimu kaip „senosios“ valstybės narės. Kad būtų sudarytos vienodos sąlygos, reikia sukurti naujus finansavimo būdus.

4.6 Komitetas abejoja, ar Komisija šių projektų atranką finansavimui gauti pagrindė tinkamais argumentais. Komisija teigia, kad „šie projektai padeda mums pasirengti įgyvendinti būsimus transporto prioritetus: siekti ekologiškesnio transporto, sujungti rytinę ir vakarinę Europą ir remti viešojo bei privačiojo sektorių partnerystę.“ Mažų mažiausiai galima abejoti dėl to, kaip tai gali padėti pagerinti rytinės ir vakarinės dalies jungtį, nors Komitetas norėtų atkreipti dėmesį ne tik į viešojo ir privačiojo sektorių partnerystę, bet ir į kitas finansavimo galimybes.

4.7 Komisijos pasiūlymas paskirti Europos koordinatorius ir taip sustiprinti tarptautinį bendradarbiavimą ir kartu daugiau dėmesio skirti ilgalaikiai svarbiausių infrastruktūros projektų paramai bei vykdomosios įstaigos darbui, turėjo padidinti skaidrumą ir pagerinti TEN-T plėtrą. Tačiau tiek Europos koordinatorių analizė, tiek daugiamečio projektų portfelio peržiūros rezultatai patvirtino, kad iki šiol pasiekta pažanga yra fragmentiška, nes nepakanka valstybių narių bendradarbiavimo ir veiklos koordinavimo.

4.8 Komitetas siūlo, remiantis nauja TEN-T tinklo apibrėžtimi, Europos Sąjungai su kiekviena valstybe nare pasirašyti vadinamąsias „pagal programą sudaromas sutartis“, kuriose būtų nustatytos abipusės finansinės prievolės ir darbų įgyvendinimo grafikas. Šios pagal programą sudaromas sutartys turėtų apimti ne tik TEN-T tinklo infrastruktūrą, bet ir antrinę infrastruktūrą, kurią, siekdamas užtikrinti sklandų pagrindinių tinklų

⁽¹⁴⁾ OL C 318, 2009 12 23, p. 101.

veikimą, išipareigotų sukurti valstybės, kad atneštų daugiau naudos gyventojams. Komiteto nuomone, siekiant ateityje veiksmingiau įgyvendinti sutartus projektus, rengiant tokias „pagal programą sudaromas sutartis“ turėtų dalyvauti pilietinė visuomenė.

4.9 Atlikusi 2007–2013 m. TEN-T daugiametės programos projektų portfelio laikotarpio vidurio peržiūrą, Komisija padarė išvadą, kad iš 92 portfelio projektų 21 projektas yra tarpvalstybinis, o pastaruoju atveju daugiausia remiama transporto rūšis yra geležinkeliai, antroje vietoje – vežimas vidaus vandens keliais. Savo dokumente dėl naujosios transeuropinio transporto tinklo politikos Komisija daro išvadą, kad apskritai kelių bei oro transporto ir, kiek mažiau, jūrų transporto projektai yra gana sėkmingi, palyginti su geležinkelių ir vidaus vandens kelių transporto projektais.

4.10 Komitetas rekomenduoja Komisijai paaiškinti vartojamą „tvarumo“ sąvoką. Norint nustatyti, ar siūlomas projektas atitinka tvarumo reikalavimus, būtina gerai žinoti, ką apima ši sąvoka, o geriausia būtų kiekybiškai išreikšti jos turinį.

4.11 Todėl Komitetas pabrėžia, kad tvarumo sąvoka kartu su esminiu įnašu į ekonomikos augimą apima ne tik aplinkos apsaugos tikslus, tokius kaip klimato apsauga, triukšmo bei oro taršos mažinimas ir išteklių išsaugojimas, bet ir transporto srities socialinius klausimus, įskaitant darbuotojų teises, darbo sąlygas ir nebrangų visuomeninį transportą visiems, ypač vyresnio amžiaus ir neįgaliesiems žmonėms, nepamirštant sudaryti jiems galimybes patekti į pastatus ir gauti informaciją.

4.12 Komitetas pažymi, kad jis remia inovacijomis, paskatomis ir infrastruktūra grindžiamą strategiją (vadinamoji IPI strategija), kuri yra veiksmingiausias būdas pasiekti tvarų vystymąsi:

— inovacijos: rengti ir įgyvendinti dar daugiau techninių priemonių „prie šaltinio“ ir veiklos metodų siekiant mažinti transporto poveikį aplinkai,

— paskatos: skatinti sparčiai diegti visų rūšių transporto geriausias esamas technologijas ir geriausią praktiką,

— infrastruktūra: užtikrinti laisvą bei saugų eismą ir veiksmingą sistemą, naudojantis esama infrastruktūra ir kartu pakankamai investuojant į naują infrastruktūrą, kad būtų panaikintos kliūtys ir sukurtos trūkstamos jungtyss.

4.13 EESRK atkreipia dėmesį į tai, kad kompleksiškas požiūris į transeuropinius tinklus (TEN-T) yra vienas iš būdų siekti Europos Sąjungos tvaraus vystymosi tikslo. Komitetas įsitikinęs, kad kompleksiško požiūrio į transeuropinius tinklus taikymas padeda sparčiau kurti šioje srityje numatytas infrastruktūras ir mažinti statybos išlaidas, palyginti su išlaidomis, kurios susidarytų laikantis požiūrio, kuriame nebūtų atsižvelgiama į galimą įvairių tinklų sinergiją ⁽¹⁵⁾.

4.14 Komiteto nuomone, atsižvelgiant į Europos ekonomikos krizes ir ribotą TEN-T biudžetą, būtina bendradarbiauti ir koordinuoti veiklą pagal įvairias TEN-T taikomas finansavimo priemones ir rasti naujų finansavimo šaltinių ir kreditavimo mechanizmų.

4.15 Komitetas visiškai pritaria Komisijos baltojoje knygoje išreikštam požiūriui į tvirtesnį koordinavimą Europos lygmeniu. Norint pasiekti TEN-T plėtros plataus užmojo tikslus, nepaisant labai ribotų finansų, reikės parengti kur kas kompleksiškesnę Europos infrastruktūros politiką, kuri būtų tinkamai koordinuojama Europos lygmeniu, pradedant strateginiu planavimu ir baigiant galutiniu konkrečių projektų įgyvendinimu.

4.16 EESRK nuomone, ši baltoji knyga paskelbta labai tinkamu metu ir turėtų padėti iškelti aiškų politinį tikslą ateityje peržiūrint ES biudžetą. Ateityje finansuojant ES transporto infrastruktūros plėtrą, būtina siekti realistiškų tikslų kuo greičiau sukurti bendrą Europos transporto erdvę.

2011 m. birželio 15 d., Briuselis

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto
pirmininkas
Staffan NILSSON

⁽¹⁵⁾ OL C 162, 2008 6 25, p. 52-61 (Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Komisijos komunikato „Transeuropiniai tinklai: integruoto požiūrio link“).